

ЛОЦМАНСКИЕ ФУНКЦИИ ВЕРНУТ ГОСУДАРСТВУ



50

Министерство транспорта Российской Федерации провело все согласительные совещания по законопроекту «О внесении изменений в Кодекс торгового мореплавания Российской Федерации», дающему основание для создания федерального бюджетного учреждения (ФБУ) «Государственная лоцманская служба».

«Большая часть согласований заинтересованных министерств и ведомств получена, на днях законопроект будет передан в Минюст, а затем поступит в правительство Российской Федерации», – сообщил в начале сентября 2011 г. представитель Департамента государственной политики в области морского и речного транспорта Минтранса России.

Проект соответствующего федерального закона «О внесении изменений в Кодекс торгового мореплавания Российской Федерации» 2 сентября 2011 г. Минтранс опубликовал на своем сайте. Текст законопроекта, в частности, предусмотрено, что «морской лоцман является работником лоцманской организации, создаваемой в форме федерального бюджетного учреждения».

О намерении государства создать лоцманскую службу в форме федерального учреждения в июне текущего года сообщил заместитель министра транспорта Российской Федерации Виктор Олерский. «Мы планируем выделить эту функцию (лоцманскую) из «Росморпорта», – пояснил он в беседе с журналистами в Санкт-Петербурге

в ходе Военно-морского салона. Позднее на летнем заседании Совета Федерального агентства морского и речного транспорта (Росморречфлот) Виктор Олерский проинформировал о работе министерства в этом направлении: «Мы попробуем согласовать вопрос наделения ФБУ «Государственная лоцманская служба» единоличным правом осуществления лоцманских проводок. Понимаю, что могу подвергнуться критике. Но не должно быть в функции обеспечения безопасности какой-либо конкуренции», – сказал замминистра.

Россия является уникальной страной по количеству морских портов. При этом многие из них расположены в таких климатических и географических условиях, что осуществление в них лоцманской проводки неинтересно с коммерческой точки зрения, так как требуется проводка малотоннажных судов и государство вынуждено, тем или иным способом, изыскивать средства для их субсидирования.

Сегодня в российских портах наряду с лоцманами ФГУП «Росморпорт» действует несколько негосударственных лоцманских

формирований. Причем лоцманские проводки частные лоцманы осуществляют менее, чем в 10% портов, выбирая исключительно высокодоходные операции по проводке судов. Интерес частных лоцманских организаций ограничен в основном портовыми районами и сооружениями с высокими доходами от лоцманской деятельности: например, район Шесхарис в порту Новороссийск, РПК «Высоцк-Лукойл-2», порты Приморск и Пригородное.

Оставшиеся порты и гавани приходится обслуживать государственным лоцманам ФГУП «Росморпорт», поскольку эти операции там убыточны и частному бизнесу неинтересны. Например, в портах, в которые ежегодно страна обеспечивает так называемый «Северный завоз» всего необходимого для жизнеобеспечения этих территорий, нет ни одного частного лоцманского образования.

«Я всегда привожу в пример Астрахань, где дальность лоцманской проводки судов составляет 120 км, при этом в порт ходят малотоннажные суда, стоимость проводки которых невелика. Желая оказывать там лоцман-

ские услуги я пока не обнаружил среди негосударственных лоцманских организаций, хотя со стороны Минтранса были такие призывы и неоднократно, – пояснил Виктор Олерский. – Я – за конкуренцию, но только не в этом виде деятельности. Какие-то вещи нужно выпускать из рук государства, а какие-то закреплять в них навсегда. Никому же не приходит в голову создавать частные диспетчерские службы в аэропортах! Соответственно, в тех сферах, где требуется обеспечение повышенной безопасности, ситуацию должно контролировать государство!».

Международный опыт показывает, что в северных странах, где лоцманское дело также нерентабельно из-за сложных климатических условий, государство, так или иначе, его контролирует.

По экспертным оценкам, ежегодная емкость рынка лоцманских проводок составляет не менее 2,4 млрд. руб. в год, при этом для лоцманов ФГУП «Росморпорт» она является убыточной из-за необходимости осуществления невыгодных проводок, а для негосударственных лоцманских компаний – прибыльной, так как они могут оказывать лоцманские услуги по своему выбору. В случае создания государственной лоцманской службы, обладающей исключительным правом предоставления лоцманских услуг во всех портах России, ее чистая прибыль может превысить 500 млн. руб. в год, что позволит не только снять лишнюю нагрузку с бюджета «Росморпорта», но и обновить флот, оборудование и изыскать средства на повышение квалификации лоцманского состава.

Создание единой государственной лоцманской службы в России позволит увеличить финансирование профессиональной подготовки лоцманов. Такое мнение, комментируя предложенный Минтрансом законопроект, высказал председатель межрегионального профсоюза лоцманов Владимир Кабанов. Он отметил, что в настоящее время в ряде портов частные предприятия, оказывающие услуги по лоцманской проводке судов, получают сверхдоходы, которые в то же время не идут на финансирование развития лоцманского



дела в целом, а распределяются как прибыль соответствующих частных компаний. Создание единой лоцманской службы в России позволит обеспечить централизованное распределение лоцманского сбора, который целиком будет поступать на развитие лоцманского дела. «Думаю, что с созданием такой структуры, финансирование дорогостоящих программ профессиональной подготовки лоцманов увеличится, что положительно скажется на безопасности судоходства в российских портах», – считает Кабанов.

ФГУП «Росморпорт» со своей стороны неоднократно высказывало свою позицию по вопросу организации лоцманской деятельности в Российской Федерации.

Как отметил в ходе одной из отраслевых конференций исполняющий обязанности генерального директора ФГУП «Росморпорт» Андрей Лаврищев, «наиболее существенные проблемы, которые в настоящее время мешают развитию лоцманского дела в Российской Федерации – это наличие конкуренции в сфере оказания лоцманских услуг, которая ставит под угрозу безопасность мореплавания». Государство, установив в соответствии со ст. 89 Кодекса торгового мореплавания (КТМ) районы обязательной лоцманской проводки судов в акваториях, где судам запрещено плавание без лоцмана, не определило механизм гарантированного предоставления лоцманских услуг во всех морских портах России. Поскольку обязанность негосударственной лоцманской организации выполнять любые поступающие заявки на лоцманские проводки законодательством не определена, отсутствуют условия для равных воз-

можностей по предоставлению лоцманских услуг организациями различных форм собственности.

Лоцманские услуги являются платными, но не коммерческими услугами. Ставки за лоцманскую проводку устанавливаются на уровне, который обеспечивает доходы достаточные, чтобы покрыть расходы по обеспечению современной, качественной лоцманской проводки, включая лоцманское вознаграждение, обучение лоцманов и содержание в надлежащем состоянии материально-технического оборудования, но не включающие в себя прибыль. Несправедливое распределение лоцманских работ между лоцманскими службами филиалов ФГУП «Росморпорт» и частными лоцманскими организациями, вызванное избирательным выполнением лоцманских проводок негосударственными лоцманскими организациями, не дает возможности лоцманским подразделениям «Росморпорта» работать рентабельно, а также направлять получаемые средства на развитие лоцманского дела в необходимых объемах.

«По нашему мнению, во всех морских портах Российской Федерации должны работать лоцманы единой государственной лоцманской организации, – подчеркнул Андрей Лаврищев. – Мы поддерживаем действия Минтранса России, направленные на закрепление функций по лоцманскому обеспечению торгового мореплавания в Российской Федерации за государством – через создание соответствующей единой лоцманской организации».

**Материал подготовлен
ИАА «ПортНьюс»**